



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 47 ]  
No. 47 ]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, अगस्त 13, 1998/श्रावण 22, 1920  
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 13, 1998/SHRAVANA 22, 1920

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 अगस्त, 1998

सं. MF/MOPT/57/97-TAMP.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, मुरगांव पत्तन न्यास के जलयान संबद्ध प्रभार में 11% वृद्धि को एतद्वारा अनुमोदित करता है, जैसा कि संलग्न अनुसूची में उल्लेख किया गया है। ये इस अधिसूचना के प्रकाशन के 30 दिन के बाद प्रवृत्त होंगे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[ए डी वी टी/III/IV/143/98 एक्सटी]

### अनुसूची

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. MF/MOPT/57/97-TAMP

मुरगांव पत्तन न्यास (MOPT)..... आवेदक

### आदेश

(27 जुलाई, 1998 को पारित)

मुरगांव पत्तन न्यास (एम ओ पी टी) ने जलयान-संबद्ध प्रभारों में संशोधन के लिए दिसम्बर, 97 में एक प्रस्ताव दिया था। इस पर प्राधिकरण ने 15 अप्रैल, 98 को अपनी बैठक में विचार किया। इस बैठक में लिए गए निर्णय के अनुसार इस प्रस्ताव को उल्लिखित सुझावों के अनुसार पुनः तैयार

करने के लिए एम ओ पी टी को भेज दिया गया था। एम ओ पी टी को भेजे गए पत्र की प्रति उसके अनुबंधों के साथ इस आदेश के परिशिष्ट के रूप में संलग्न है।

2. एम ओ पी टी ने संशोधित प्रस्ताव तैयार नहीं किया। इसके बदले एम ओ पी टी के अध्यक्ष ने एक पत्र (सं. एफ ए/सी ओ एस टी/117/124, दिनांक 27 अप्रैल, 98) भेजा जिसमें उन्होंने विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना, कुछ मुद्दों पर स्पष्टीकरण और बहुत से मामलों में 'मत' दिया था। इस पत्र के बल पर उन्होंने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि प्राधिकरण एम ओ पी टी के प्रस्ताव का सही परिप्रेक्ष्य में मूल्यांकन करें और इस पर अनुमोदन प्रदान करें।

3. एम ओ पी टी के अध्यक्ष का संदर्भाधीन पत्र, गोवा खनिज अयस्क निर्यातक संघ (जी एम ओ ई ए) को भेज दिया गया था और उनकी टिप्पणी प्राप्त हो गई थी। जी एम ओ ई ए की टिप्पणियाँ हमारी सामान्य पद्धति के अनुसार एम ओ पी टी को 'फीड बैक' सूचना के रूप में भेज दी गई थी। एम ओ पी टी से प्राप्त अगली टिप्पणियों को नोट कर लिया गया।

4. जैसा कि नोट किए गए तथ्यों से स्पष्ट है, एम ओ पी टी ने प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित सुझावों के अनुरूप संशोधित प्रस्ताव तैयार करने के बारे में ध्यान नहीं दिया है। महापत्तन के प्रशुल्क प्रस्ताव को बिना अनुमोदन के वापस कर दिए जाने के कारण एम ओ पी टी के अध्यक्ष से प्राप्त पत्र में अधिकतर भावुकतापूर्ण उद्देश्यों की अभिव्यक्ति की गई है। पत्र को बहुत से स्थानों पर तिरस्कारपूर्ण भाषा में अभिव्यक्त किया गया है। एक स्थान पर तो इसमें प्राधिकरण की वस्तुनिष्ठता/निष्पक्षता का प्रश्न भी ठठाने की प्रवृत्ति दिखाई देती है। एम ओ पी टी के अध्यक्ष, अपनी टिप्पणियों में प्राधिकरण के कार्यों के बारे में अशिष्ट भाषा के प्रयोग करने

के स्तर पर उतर आए हैं। प्राधिकरण, कीचड़ उछालने के कार्य में लग कर खुद का स्तर गिराना नहीं चाहेगा। हमें उम्मीद है कि सरकार एम ओ पी टी के अध्यक्ष द्वारा दर्शाई गई इस अशिष्टता और अनुचित व्यवहार के लिए गंभीर रुख अपनाएगी और उनके साथ उपयुक्त रूप से पेश आएगी।

5. जैसा कि जी एम ओ ई ए की टिप्पणियों में स्पष्ट रूप से सूचीबद्ध किया गया है, एम ओ पी टी, अपने आंकड़ों के बारे में दूढ़ नहीं रहा है या उसकी प्रस्तुतीकरण में संगतता नहीं रही है और जैसा कि जी एम ओ ई ए द्वारा उपयुक्त रूप से जोर दिया गया है, उन्होंने प्रस्ताव को संशोधित करना चाहा। इस परिस्थिति में, जैसा कि जी एम ओ ई ए द्वारा देखा गया है, यह निर्णय लेना संभव हुआ है कि टी ए एम पी द्वारा लिया गया निर्णय यथावत रहेगा। किन्तु कुछ ऐसे भी कारक हैं जिन पर पुनः विचार करना (आंशिक) ठीक होगा;

- (i) एम ओ पी टी ने अपने प्रस्ताव में प्रचालन खर्च में 8½% वार्षिक वृद्धि को माना था। अपने पहले के निर्णय में हमने वृद्धि को बहुत अधिक पाया और तदनुसार यह सुझाव दिया था कि 6% की वृद्धि प्रचलित स्तरों के संदर्भ में अधिक तर्कसंगत होगी। एम ओ पी टी अपनी मान्यता से चिपका रहा और हाल ही के स्थिति दर के रुख को उनकी मान्यता के समर्थक के रूप में उल्लेख किया जा सकता है। ऐसा होने के कारण प्राधिकरण, इस तथ्य पर पुनर्विचार करना चाहेगा।
- (ii) एम ओ पी टी ने अपने प्रस्ताव में नियोजित पूंजी में 17% की एक समान वार्षिक वृद्धि को माना था। प्राधिकरण ने इस आंकड़े को निरंतर बने रहने वाला नहीं पाया। प्राधिकरण ने यह भी पाया कि "इस बात पर प्रश्न खिन्न लग सकता है कि क्या सामान्य आबादी के रूप में सामाजिक दायित्वों पर और राजस्व में तत्काल योगदान न करने वाली परिसंपत्तियों पर इस प्रकार के लगातार निवेश को उचित ठहराया जा सकता है"। एम ओ पी टी ने इस दूसरी टिप्पणी के संदर्भ में कुछ भी उपयुक्त बात नहीं कही। तथापि, जहां तक पूंजीगत खर्च में वृद्धि का संबंध है, उन्होंने स्वीकार किया है कि 5% की वार्षिक वृद्धि को मान लेना अधिक तर्कसंगत है। ऐसा होने से प्राधिकरण इस तथ्य पर भी पुनर्विचार करना चाहेगा।

6.1 यदि प्रचालन खर्च में 8½% और नियोजित पूंजी में 5% की वार्षिक वृद्धि से परिगणना करने का निर्णय लिया जाता है तो जलयान संबद्ध प्रभागों में समग्र वृद्धि लगभग 11% परिकल्पित की जा सकती है। प्राधिकरण, इस संगणना पर जलयान-संबद्ध प्रभागों में 11% की सीधी वृद्धि को अनुमोदित करता है।

6.2 एम ओ पी टी ने जलयान-संबद्ध प्रभागों में वृद्धि हेतु अपने प्रस्ताव की अभ्यर्थना करते समय उसने प्रचालन दक्षता में स्वयं द्वारा किए गए सुधारों पर पर्याप्त जोर दिया है। इस बारे में तर्क यह रहा है कि उक्त सुधारों से प्रयोक्ताओं को पर्याप्त लाभ प्राप्त हुआ है और पत्तन न्यास को इस लाभ का उचित हिस्सा अवश्य मिलना चाहिए। प्राधिकरण, प्रचालन दक्षता में सुधारों को प्रोत्साहित करने के हमेशा पक्ष में रहा है। तदनुसार पुनः तैयार किए जाने के लिए एम ओ पी टी को प्रस्ताव भेजते समय प्राधिकरण के समक्ष निम्नलिखित तथ्य आए :

"मुरगांव पत्तन न्यास ने सर्वमान्य रूप से प्रचालन दक्षता में काफी सुधार किए हैं। पत्तन प्रयोक्ताओं ने भी इसे स्वीकार किया है।

किन्तु उन्होंने गणना की परिशुद्धता और सुधारों से निर्यातकों को मिलने वाले लाभों में हिस्सा लेने के मुरगांव पत्तन न्यास के दावे का प्रतिवाद किया है। मुरगांव पत्तन न्यास की प्रशुल्क प्रयोजन के लिए आस्थगित राजस्व खर्च के रूप में संवित घाटों पर विचार करने की प्रथा का उदाहरण देते हुए उन्होंने उन लाभों को अपने पुराने अधिक खर्च के लिए समायोजित करने की मांग की है परन्तु महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रचालनात्मक दक्षता में सुधारों को प्रोत्साहित करने के लिए वचनबद्ध है। और बेहतर तथा उच्च स्तरीय कार्य निष्पादन को प्रेरित करने के लिए प्रशुल्क ढाँचे में औचित्यपूर्ण समर्थन करने के लिए प्रवृत्त रहेगा। यदि मुरगांव पत्तन न्यास सुनवाई के पश्चात् इस संबंध में अपने अध्यक्ष द्वारा दिए गए तर्क पर जोर देना चाहता है तो प्रस्ताव से संबंधित तर्क देते हुए अपनाए जाने वाले तरीके और इसे लागू किए जाने वाली सीमा बताते हुए उत्तम रीति से तैयार किया गया प्रस्ताव निगमित किया जा सकता है।"

7. इस संबंध में प्राधिकरण ने यह रुख भी अपनाया था कि लौह अयस्क निर्यात की अर्थव्यवस्था, निर्यातकों को प्राप्त होने वाले लाभ, क्रेताओं के लिए अंतिम लागत, गोष्ठा के लिए इन निर्यातों का महत्व आदि जैसे मुद्दे इसके कार्यक्षेत्र से बाहर होंगे और केवल जलयान संबद्ध प्रभागों की संगणना के साथ प्रत्यक्ष रूप से जुड़े हुए मुद्दों पर ही विचार किया जाएगा। इस रुख पर मुरगांव पत्तन न्यास के अध्यक्ष, जिन्होंने अंतर्राष्ट्रीय भाड़ा प्रभार संबंधी बचतों, अंतिम लागत में कमी आदि जैसे मुद्दों का पुनः राग अलापा है, ने प्रतिवाद किया है। तथापि, प्राधिकरण अपने मूल रुख पर कायम रहना पसंद करेगा।

8. इस परिप्रेक्ष्य में प्रचालनात्मक दक्षता में सुधारों का मुद्दा केवल जलयानों के टर्नअराउंड समय में हुई कमी के संदर्भ में ही देखा जा सकेगा। जैसा कि प्रस्ताव के अंतिम विचारण के समय टिप्पणी की गई है मुरगांव पत्तन न्यास ने प्रचालनात्मक दक्षता में पर्याप्त सुधार किए हैं। पत्तन प्रयोक्ताओं ने भी इसे स्वीकार किया है। परन्तु, उन्होंने इसका कारण सरकार का 'भीड़ कम करने का अभियान' बताया है न कि मुरगांव पत्तन न्यास द्वारा किए गए किसी सार्थक निवेश अथवा नवीकरण प्रथा को। चाहे जैसा भी हो, प्राधिकरण अब भी मुरगांव पत्तन न्यास के इस उत्तम कार्य निष्पादन का कुछ लाभ देना चाहेगा।

9.1 इस संबंध में किसी निष्कर्ष पर पहुंचने से पहले दो मुद्दों का समाधान करना होगा :—

- (i) मुरगांव पत्तन न्यास ने प्रचालनात्मक दक्षता में इस सुधार के आधार पर प्रशुल्क की सीधी वृद्धि की मांग की है। इस बात पर सावधानीपूर्वक विचार किया जाना है कि क्या कार्य निष्पादन की दक्षता के संदर्भ में सीधी वृद्धि की किसी मांग को स्वीकार किया जा सकता है जबकि कार्य निष्पादन की दक्षता में कोई अतिरिक्त निवेश शामिल नहीं है। लागत संबंधी विचार के अतिरिक्त ऐसी किसी व्यवस्था में निहित जोखिम यह है कि इससे संदर्भाधीन दक्षता स्तरों को बनाए रखने के लिए किसी अंतः निर्मित रखोपाय के बगैर प्रशुल्क में वृद्धि हो जाएगी। ऐसा होने पर प्रशुल्क में दक्षता से जुड़ी वृद्धि का प्रावधान करना बेहतर नीति होगी।

- (ii) प्रस्ताव को पुनः तैयार किए जाने के लिए मामले को भेजते समय प्राधिकरण ने यह सुझाव दिया कि मुरगांव पत्तन न्यास उत्तम रीति से तैयार किया गया एक प्रस्ताव भेज सकता है जिसमें प्रस्ताव किए जाने के लिए तर्क, इसे अपनाने का तरीका और इसके लागू होने की सीमा बताई गई हो। जैसा कि जी एम ओ ई ए ने कहा है कि मुरगांव पत्तन न्यास ने इस कार्य को नहीं किया है। जो कुछ भी इसके अध्यक्ष ने किया वह यह है कि पत्तन कार्य निष्पादन में सुधारों के कारण प्रयोक्ता को प्राप्त होने वाले अत्यधिक लाभों का राग अलापना और उसी आधार पर लाभों में हिस्से के लिए अपनी पहले की मांग को दोहराना।

जी एम ओ ई ए ने इस संबंध में निम्नलिखित सीधी टिप्पणी की है :—

“क्या प्रचालनों में सुधार द्वारा होने वाले अन्य लाभ प्रशुल्क वृद्धि का आधार नहीं बन सकते। प्रशुल्क, लागत पर आधारित होना चाहिए। सुधारों से उत्तरोत्तर योगदान होता है जिसके कारण आर ओ आर में वृद्धि होती है।”

9.2 सब तो यह है कि कार्य निष्पादन के स्तरों में सुधारों के प्रयोक्ताओं को होने वाले लाभों के संदर्भ में प्रशुल्क में कोई वृद्धि करने के संदर्भ में सोचना संभव नहीं हो सकता। ऐसी स्थितियों में उचित निष्कर्ष यह हो सकता है कि पत्तन को बड़े हुए व्यवसाय द्वारा भी लाभ होता है। इस बात को भी मान्यता देनी होगी कि ऐसी स्थितियों में पत्तन केवल वही कार्य करेगा जिसकी हर हालत में उसके द्वारा किए जाने की आशा होगी और इसे केवल अपने कर्तव्यों का निर्वहन करने के लिए पुरस्कृत होने की आशा नहीं की जा सकती। फिर भी, प्रचालनात्मक दक्षता को प्रोत्साहित करने की अपनी वचनबद्धता के अनुरूप विशेषतः सरकार द्वारा किसी बजटीय सहायता को समाप्त किए जाने की पृष्ठभूमि में और कार्य निष्पादन के बेहतर और उच्च स्तरों को प्रेरित करने की अत्यावश्यकता को ध्यान में रखते हुए इस कार्य हेतु प्रशुल्क ढांचे में औचित्यपूर्ण प्रावधानों का समर्थन करना आवश्यक होगा।

9.3 हम यह भी महसूस करते हैं कि जी एम ओ ई ए का दृष्टिकोण प्रचालनात्मक दक्षता में सुधारों के संदर्भ में प्रशुल्क की “सीधी वृद्धि” के मामले में अधिक संगत होगा।

10. उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए हम मुरगांव पत्तन न्यास द्वारा प्रचालनात्मक दक्षता में सुधारों के संदर्भ में निम्नलिखित निर्णय लेते हैं :—

- (i) कार्यनिष्पादन के बेहतर और उच्च स्तरों को प्रेरित करने के लिए प्रशुल्क ढांचे में औचित्यपूर्ण प्रावधानों का समर्थन करने हेतु प्राधिकरण की वचनबद्धता के अनुरूप प्रशुल्क दक्षता से जुड़ी वृद्धि की अनुमति दी जा सकती है।
- (ii) दक्षता का मापन टर्नअराउंड समय के संदर्भ में किया जा सकता है।
- (iii) वृद्धि की अधिकतम सीमा बर्थ भाड़ा/लॉगर शुल्क तक रखी जा सकती है। टर्नअराउंड समय के संदर्भ में दक्षता स्तरों का अनुमान लगाने के प्रयोजनार्थ जलयान संबद्ध प्रभागों के अन्य घटकों के साथ-साथ गणना करना कठिन हो सकता है।
- (iv) किसी वृद्धि के प्रावधानों के साथ-साथ विलंब के लिए “छूट” का भी प्रावधान किया जा सकता है।

- (v) विभिन्न प्रकार के कार्यों—तरल बल्क, लौह अयस्क और सामान्य कार्यों के लिए अलग-अलग नियतन बिन्दु निर्धारित करने होंगे। इस कार्य को करने के लिए तरल बल्क और सामान्य कार्यों के आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं परन्तु मुरगांव पत्तन न्यास के मामले में लौह अयस्क, यातायात का 80% से अधिक हिस्सा है। ऐसा होने से यह निर्णय सर्वप्रथम केवल लौह अयस्क यातायात पर लागू होगा। यदि यह प्रतिपादन व्यवहारिक पाया जाता है और मुरगांव पत्तन न्यास इसे दूसरे कार्यों पर लागू करना चाहता है तो वे अन्य प्रकार के कार्यों के लिए आंकड़े प्रस्तुत कर सकते हैं ताकि और उपयुक्त निर्धारण किए जा सकें।

- (vi) लौह अयस्क के संदर्भ में नियतन बिन्दु को बर्थ सं. 9 पर लौह अयस्क हैंडल करने वाले जलयानों के टर्नअराउंड समय के लिए पूर्णरूपेण और बर्थ सं. 9 लौह अयस्क हैंडल करने वाले जलयानों के टर्नअराउंड समय के लिए आंशिक रूप से तथा यानान्तरण के लिए जलयान ठहरने के समय के लिए आंशिक रूप से अलग-अलग निर्धारित किए जाने होंगे।

मुरगांव पत्तन न्यास द्वारा प्रस्तुत आंकड़ों के आधार पर इसे पहले वाले मामले में सितम्बर, 97—मार्च, 98 के दौरान उपलब्ध औसत कार्य निष्पादन के संदर्भ में और बाद वाले मामले में अप्रैल, 97—फरवरी, 98 के दौरान उपलब्ध औसत कार्य निष्पादन के संदर्भ में किया जा सकता है।

ऐसी संगणना के आधार पर नियतन आंकड़ों की गणना क्रमशः 4, 5 दिन और 15 दिन की जाएगी।

- (vii) दक्षता के लिए अनुपूरक प्रभार 40% पर नियत किया जा सकता है। अदक्षता के लिए छूट 20% (40% का आधा) पर नियत की जा सकती है।

केवल बर्थ भाड़ा/जलयान ठहरने के प्रभार के संदर्भ में 40% अनुपूरक प्रभार संभवतः कुल जलयान संबद्ध प्रभागों में वृद्धि का लगभग 19-20% के बराबर होगी।

- (viii) समस्त वास्तविक व्ययस्था के अनुसार ये दरें प्रायोगिक आधार पर हो सकती हैं जिनकी समीक्षा 12 महीनों की अवधि में होने वाले अनुभव के आधार पर की जानी है।

11.1 जलयान संबद्ध प्रभागों में दक्षता से जुड़ी वृद्धि के निर्धारण का यथार्थ विवरण निम्नप्रकार हो सकता है :—

- (i) “बर्थ सं. 9 (एम ओ एच पी) पर लौह अयस्क हैंडल करने वाले जलयान पर जिनका टर्न अराउंड समय 4, 5 दिन अथवा कम हो, निर्धारित दरों पर देय सामान्य बर्थ भाड़ा प्रभार के 40% की दर पर अतिरिक्त अनुपूरक बर्थ भाड़ा प्रभार लगाए जाएंगे।”
- (ii) “यदि पत्तन के कारण बर्थ सं. 9 (एम ओ एच पी) पर लौह अयस्क हैंडल करने वाले जलयानों का टर्नअराउंड समय 9 दिन से अधिक बढ़ता है तो निर्धारित दरों पर देय सामान्य बर्थ भाड़ा प्रभार के 20% की दर पर छूट प्रदान की जाएगी।”

- (iii) "बर्थ सं. 9 (एम ओ एच पी) पर लौह अयस्क हैंडल करने वाले जलयानों पर अंशतः और धारा में ठहरने वाले जलयानों पर अंशतः जिनका टर्नअराउंड समय 15 दिन अथवा कम हो, निर्धारित दरों पर देय सामान्य बर्थ भाड़ा/जलयान ठहरने के प्रभारों के 40% की दर पर अनुपूरक बर्थ भाड़ा/जलयान ठहरने का प्रभार लगाया जाएगा।"
- (iv) "बर्थ सं. 9 (एम ओ एच पी) पर लौह अयस्क हैंडल करने वाले जलयानों का टर्नअराउंड समय और धारा में ठहरे जलयानों का समय पत्तन के कारण यदि 20 दिन से अधिक बढ़ता है तो निर्धारित दर पर देय सामान्य बर्थ भाड़ा/जलयान ठहरने के प्रभारों के 20% दर पर अलग-अलग आंशिक छूट दी जायेगी।"
- (v) "अनुमानित आधार पर सामान्य बर्थ भाड़ा/जलयान ठहरने के प्रभारों के साथ-साथ अनुपूरक बर्थ भाड़ा/जलयान ठहरने के प्रभार अग्रिम रूप से देय होंगे और यदि जलयान निर्धारित टर्नअराउंड समय नहीं लेता तो उन्हें वापस अदा कर दिया जाएगा। टर्नअराउंड समय पत्तन में जलयान के पहुंचने से शुरू होगा और कार्गो प्रचालनों के पूरा होने पर वापस जाने के समय समाप्त होगा।"
- 11.2 बर्थ भाड़ा/लंगर शुल्क पर 40% अनुपूरक प्रभार का निर्धारण कुल जलयान संबद्ध प्रभारों का लगभग 19-20% होगा। उक्त पैरा (8.1) में प्रस्तावित 11% सीधी वृद्धि के साथ-साथ इससे लगभग कुल 30% वृद्धि हो जाएगी। इस मामले की इन परिस्थितियों में मुरगांव पत्तन न्यास के 54.6% वृद्धि के प्रस्ताव की तुलना में 30% की वृद्धि अत्यंत उचित और पर्याप्त कही जा सकती है। और यह तथ्य कि इसका पर्याप्त भाग दक्षता से जुड़ा होगा (इस पर अदक्षता के लिए छूट के प्रावधान सहित) को न्यायपूर्ण और उचित कहा जा सकता है।
- 11.3 संयोगवश प्राधिकरण के लिए प्रचलनात्मक दक्षता में सुधार करने के लिए प्रशुल्क-वृद्धि का प्रयोग शुरू करने के लिए यह एक पहला उत्तम अनुभव होगा। इसमें होने वाले अनुभव के आधार पर यह व्यवस्था मुरगांव पत्तन न्यास में अन्य प्रकार के कार्गो पर (आशपूर्वक) लागू की जा सकती है और बाद में संभवतः अन्य महापत्तनों पर भी। यह महसूस होता है कि विलंब के कारणों का निर्णय करके निर्धारित करने में कठिनाइयां आएंगी। परन्तु एक स्वीकार्य पद्धति तैयार करना अवश्य संभव होगा। मुरगांव पत्तन न्यास और जी एम ओ ई ए को प्रारंभिक बिंदु के रूप में दिए गए निर्धारण प्रयोग करने और एक प्रचालन योग्य नमूना विकसित करने का अनुरोध किया जा सकता है। यदि कोई सम्मत नमूना तैयार हो जाए तो इसे प्रायोगिक आधार पर अपनाए जाने के लिए सीधा निर्धारित किया जा सकता है। किसी करार की अनुपस्थिति में यदि पक्षकार इसका प्रयास करने के इच्छुक हों तो प्राधिकरण द्वारा दिए गए निर्धारण (प्रायोगिक आधार पर) अपनाए जा सकते हैं।

12. 'जल-प्रभारों' में 87% की वृद्धि का प्रस्ताव जिस पर संयोगवश किसी पक्षकार द्वारा अपति नहीं की गई है, अनुमोदन किया जाता है।

(एस. सत्यम)

अध्यक्ष

परिशिष्ट**महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**

मार्थ ब्लॉक (द्वितीय तल), जवाहरलाल नेहरू स्टेडियम (गेट-5/30),

नई दिल्ली-110003

फैक्स 4643676

सं. MF/MOPT/57/97-TAMP दिनांक अप्रैल, 98

सेवा में,

अध्यक्ष,

मुरगांव पत्तन न्यास,

मुरगांव,

गोवा-403803

फैक्स नं. 910932 225118

विषय : मुरगांव पत्तन में जलयान संबद्ध प्रभार।

संदर्भ : आपका दि. 5 दिसंबर, 97 का पत्र सं. एफ ए/एम आई एस/117/1061. महोदय,

कृपया जलयान संबद्ध प्रभारों के संशोधन के लिए मुरगांव पत्तन न्यास के प्रस्ताव का अवलोकन करें। इस मामले की प्रस्ताव में दिए गए व्यौरों और सुनवाई के दौरान मुरगांव पत्तन न्यास तथा जी एम ओ ई ए द्वारा प्रस्तुत अतिरिक्त सूचना/तर्कों के संदर्भ में जांच की गई। इस प्रस्ताव पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा 15 अप्रैल, 98 को हुई बैठक में विचार किया गया था।

2. लौह अयस्क निर्यात की अर्थव्यवस्था, निर्यातकों को होने वाले लाभ, क्रेताओं के लिए अंतिक कीमत, गोवा के लिए इन निर्यातों का महत्व आदि जैसे मुद्दों पर दोनों पक्षों द्वारा विस्तृत तर्क दिए गए। परन्तु, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ऐसे मुद्दों को अपने कार्य क्षेत्र से बाहर मानता है। तदनुसार, जलयान संबद्ध प्रभारों के संगणन से सीधे संबंधित मुद्दों पर ही विचार किया गया है।

3.1 यह देखा गया है कि यदि जलयान संबद्ध प्रभारों को अलग करके देखा जाता है तो जलयान संबद्ध प्रभारों में 59.60% (केवल 54.26% नहीं) के लिए मामला बनता है। (कृपया व्यौरों के लिए अनुबंध-1 के रूप में संलग्न विवरण देखिए)। परन्तु प्रस्ताव में जलयान संबद्ध प्रभारों को अलग करके नहीं देखा गया है। यह प्रस्ताव समग्र गणनाओं पर तैयार किया गया है। ऐसी समग्र गणनाओं पर जब तक बतवाई गई विसंगतियों का संतोषजनक समाधान/स्पष्टीकरण न कर लिया जाए, प्रशुल्क के संशोधन के लिए कोई मामला नहीं बन सकता। (कृपया व्यौरों के लिए अनुबंध-2 के रूप में संलग्न विवरण देखिए)।

3.2 महापत्तन प्रशुल्क सामान्यतः 'प्रति-सहायता' (क्रास सब्सिडाइजेशन) व्यवस्थाओं के पक्ष में नहीं है। ऐसा होने से यह केवल जलयान संबद्ध आंकड़ों पर आधारित जलयान संबद्ध प्रस्तावों पर विचार करना चाहेगा। उस स्थिति में ही कार्गो संबद्ध प्रभारों के औचित्य की समीक्षा करने की आवश्यकता होगी। पूंजीगत लागतों के आबंटन की

शुद्धता की भी छानबीन करने की आवश्यकता होगी। मुरगांव पत्तन न्यास इन दोनों विकल्पों पर विचार करने के अपनी पसंद का निर्णय करना चाहेगा।

4. इस प्रस्ताव, जैसा कि प्रस्तुत किया गया है, में कुछ अश्वत्ताएं/अपर्याप्तताएं मालूम होती हैं। इनके ब्यौरे अनुबंध-3 के रूप में संलग्न विवरण में दिए गए हैं। मुरगांव पत्तन न्यास कृपया इन पर विचार करे और पुनः गणना करे।

5. यह भी मालूम होता है कि इस प्रस्ताव में कुछ ऐसे घटकों को शामिल नहीं किया गया जिन्हें शामिल किया जा सकता है। इनके ब्यौरे अनुबंध-4 के रूप में संलग्न विवरण में दिए गए हैं। मुरगांव पत्तन न्यास दुबारा गणना करते समय इन पर विचार करना चाहेगा।

6. 'लागत जमा' का प्रतिमान अपनाये की नीति रही है। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण इसे तब तक स्वीकार करेगा जब तक कोई बेहतर विकल्प तैयार न किया जा सके। आदर्श स्थिति यह है कि ऐसी किसी नीति में दोनों "लागत" (अर्थात् विद्यमान आधार) और "जमा" (अर्थात् घाटा) घटकों की जांच की जानी चाहिए। परन्तु अब तक महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के पास "लागत" की पर्याप्त जांच करने के लिए अपेक्षित कर्मचारी नहीं है। इस स्थिति में केवल "जमा" की ही जांच की जाएगी। दूसरे शब्दों में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण "आधार" की बाद में जांच करने का अधिकार सुरक्षित रखेगा।

7. इन टिप्पणियों के साथ महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने प्रस्ताव को पुनः तैयार करने के लिए मुरगांव पत्तन न्यास को मामला प्रस्तुत करने का निर्णय लिया है।

8. तदनुसार, आपसे अनुरोध है कि प्रस्ताव की पुनः जांच की जाए और इसे की गई टिप्पणियों के संदर्भ में पुनः तैयार किया जाए।

भवदीय,

ह./-

डी. पी. भटनागर, अवर सचिव

#### अनुबंध 1

##### जलयान-संबद्ध प्रभारों की संवीक्षा

केवल 1996-97 के जलयान-संबद्ध आंकड़ों के संदर्भ में स्थिति

(लाख रु.)

(i)	जलयान संबद्ध प्रभारों से आय	2263
(ii) (क)	जलयान संबद्ध कार्य-कलापों पर खर्च	2055
(ख)	अतिरिक्त खर्चों का आबंटन	837
	(ii) का जोड़	2892
(iii)	घाटा	629
(iv)	पूंजी का निवल हिस्सा	4000*
(v)	नियोजित पूंजी पर लाभ की 18% दर**	720
(vi)	अपेक्षित अतिरिक्त राजस्व अर्जन (III+V)	1349
(vii)	आधार पर वृद्धि की दर	59.60%

\* नोट-1 इस पूर्वानुमान के आधार पर जलयान-संबद्ध कार्य-कलापों के लिए पूंजी का सामान्यतः समस्त का 1/3 का भाग होता है।

\*\* नोट-2 प्रस्ताव में निवल पूंजी 12,100 लाख रु. दर्शाई गई है। जी एम ओ ई ए ने इसे केवल 10,000 दर्शाने के लिए संपरीक्षित लेखों का उल्लेख किया है। यदि 1,142 लाख रु. की कार्यशील पूंजी जोड़ी जाए तो अंतर अधिक नहीं होगा।

#### अनुबंध 2

##### जलयान-संबद्ध प्रभारों की संवीक्षा

1996-97 के समग्र आंकड़ों के संदर्भ में स्थिति

(लाख रु.)

	जोड़	जलयान संबद्ध	कार्गो संबद्ध तथा अन्य
आय	9034	2263	6771
खर्च	6851	2892	3959
अधिशेष/घाटा	+2183	-629	+2812
पूंजी पर 18% लाभ*	2178	720	1458

(\* प्रस्ताव में निवल हिस्सा 12,100 लाख रु. दर्शाया गया है। जी एम ओ ई ए ने इसे केवल 10,000 लाख रु. दर्शाने के लिए संपरीक्षित लेखों का उल्लेख किया है। यदि 1,142 लाख रु. की कार्यशील पूंजी जोड़ी जाए तो अंतर अधिक नहीं होगा।)

(i) जैसा कि देखा जा सकता है, समग्र पूंजी पर लाभ अधिशेष के आंकड़ों के बराबर है।

(ii) (क) इतनी अधिक "कार्गो आय" होने के कारणों की इतना अधिक खर्च न होने के संदर्भ में जांच की जानी होगी।

(ख) प्रसंगवश 1500 लाख रु. के घाटे के अनुमान के मुकाबले 2812 लाख रु. के अधिशेष के कारणों को मालूम करने की आवश्यकता होगी।

(iii) यह जांच करनी होगी कि क्या असावधानीवश कुछ जलयान संबद्ध आस्तियां कार्गो पक्ष में जोड़ दी गई हैं।

#### अनुबंध 3

##### जलयान-संबद्ध प्रभारों की संवीक्षा

प्रस्ताव में रही अश्वत्ताएं/अपर्याप्तताएं

(i) दर्शाए गए आय के अनुमान में विनियम दर के उतार-चढ़ाव के लाभ को पूर्णतः दर्शाया गया मालूम नहीं होता। वस्तुतः दर्शाई गई आय में यातायात में वृद्धि के निहितार्थों को भी पूरी तरह गणना में शामिल किया गया प्रतीत नहीं होता।

(ii) खर्च में 8-1/2% वार्षिक वृद्धि का पूर्वानुमान अधिक हो सकता है। मुद्रा स्फीति के वर्तमान स्तरों के संबंध में 6% वृद्धि अधिक उचित मालूम होगी।

(iii) (क) पूंजीगत खर्च में 16% की लगातार वार्षिक वृद्धि (एक स्थान पर 17% भी बताई गई है) के पूर्वानुमान की आय में किसी वृद्धि अथवा खर्च में कमी द्वारा पुष्टि नहीं की गई है और इसलिए इसे कायम रखना कठिन होगा। इस संदर्भ में टी ई सी एस सी के ने भी विशेष रूप से बताया है कि इन निवेशों का प्रभाव इस प्रस्ताव में विचारित अल्पावधि आधार से परे होगा।

(ख) 16 % आंकड़े सामान्य कार्गो बर्थों में निवेश की पुरानी प्रवृत्तियों और सामाजिक अनिवार्यताओं पर आधारित मालूम होते हैं। क्या सामान्य जनसंख्या के प्रति सामाजिक अनिवार्यताओं और परिसंपत्तियों पर इस क्रम से लगातार निवेश जो राजस्व में कोई योगदान नहीं कर रहे हैं, का तुरंत प्रशुल्क संशोधन के संदर्भ में औचित्य सिद्ध किया जा सकता है, इस पर प्रश्न पर उठाया जा सकता है।

- (iv) कार्यशील पूंजी में मूल्यह्रास को जोड़ना औचित्यपूर्ण नहीं है।  
 (v) (क) दो महीने के खर्च के तदर्थ आधार पर कार्यशील पूंजी की आवश्यकता की संगणना के लिए अपनाई गई पद्धति की संवीक्षा नहीं की जा सकती।

(ख) जैसा कि इस संबंध में जी एम ओ ई ए द्वारा तर्क दिया गया था, यह मानना संगत है कि जलयान संबंध प्रभारों के संबंध में पतन सामान्यतः सभी भुगतान अग्रिम रूप से वसूल करते हैं। इस स्थिति में कार्यशील पूंजी की आवश्यकता की संगणना करने के लिए इस मामले में अपनाई गई पद्धति से दोहरे प्रावधान किए जाने की संभावना हो जाती है।

(ग) वर्तमान आस्तियां घटा वर्तमान देयताएं के रूप में कार्यशील पूंजी की संगणना की पारंपरिक पद्धति को अपनाए रहना अधिक उपयुक्त हो सकता है।

(vi) 1995-96 और 1996-97 के लिए दिए गए मूल्यह्रास के आंकड़ों की जांच करने की आवश्यकता है। पतन तथा गोदी शीर्ष के अंतर्गत 55 लाख रु. की वृद्धि की तुलना में समग्र वृद्धि केवल 32 लाख रु. है। कुछ मुद्दों जैसे क्या किन्हीं आस्तियों का पूर्णरूपेण मूल्यह्रास हो गया था, क्या किन्हीं आस्तियों का पुनः आर्बेटन किया गया था, क्या पतन तथा गोदी लेखों में कोई नई आस्तियां जोड़ी गई थीं, को स्पष्ट करने की आवश्यकता है।

(vii) (क) आस्थगित राजस्व खर्च के रूप में प्रतिवर्ष 1.58 करोड़ रु. को जोड़े जाने का उचित ब्यौरे देकर औचित्य सिद्ध करना होगा।

(ख) 1995-96 में उठाए गए कार्गो संबद्ध राजस्व खर्च का संक्षिप्त संदर्भ है। इस मद के कोई ब्यौरे उपलब्ध नहीं हैं। इससे 1995-96 अथवा 1996-97 में भी जब कार्गो पक्ष में "अधिशेष" उपलब्ध था, में दर्ज न किए जाने के कारण भी नहीं बताए गए हैं।

(ग) इस संदर्भ में 8.82 करोड़ रु. का खर्च दर्शाया गया है। यदि यह ऐसा ही है तो यह स्पष्ट करने की आवश्यकता होगी कि दिए गए आंकड़े 2.94 करोड़ रु. नहीं बल्कि 1.58 करोड़ रु. क्यों हैं।

(घ) प्रसंगवश, कार्गो संबद्ध घाटों को जलयान संबद्ध प्रशुल्कों के मध्ये मढ़ने के कारणों को भी स्पष्ट करना आवश्यक होगा।

(viii) निकर्षण के लिए 26.50 (7.50+9+10) करोड़ रु. आंकड़े राजस्व खर्च की एक मद के रूप में दर्शाए गए। परन्तु जी एम ओ ई ए ने यह तर्क दिया है कि यह बर्थ पर डुबाव को बढ़ाने के लिए है और इसलिए "राजस्वशीर्ष" के अंतर्गत शामिल नहीं किया जा सकता। सही स्थिति को स्पष्ट करना होगा। यदि यह वास्तव में "पूंजी" स्वरूप का है तो इस मद को "राजस्व खर्च" से हटा कर "पूंजी" के अंतर्गत उचित रूप से समायोजित करना होगा।

#### अनुबंध 4

#### जलयान-संबद्ध प्रभारों की संवीक्षा

ऐसे अतिरिक्त घटक जिन पर विचार किया जा सकता है

(i) लाभदर केवल 12% (6+3+3) पर संगणित की गई है जबकि यह 18% (12+3+3) हो सकती है।

(ii) मुरगांव पतन न्यास ने प्रचालनात्मक दक्षता में सर्वमान्य महत्वपूर्ण सुधार किए हैं। पतन प्रयोक्ताओं ने भी इनका समर्थन किया है। परन्तु उन्होंने गणनाओं की शुद्धता और मुरगांव पतन न्यास के निर्यातकों को उससे हो रहे लाभों में हिस्से के लिए दावे के संबंध में तर्क-वितर्क किए हैं। प्रशुल्क प्रयोजनों के लिए आस्थगित राजस्व खर्च के रूप में संचित घाटों पर

विचार करने के मुरगांव पतन न्यास की प्रथा का उदाहरण देते हुए उन्होंने अपने पुराने अधिकारों के दायरे में समायोजित करने का अनुरोध किया है। परन्तु, महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण प्रचालनात्मक दक्षता में सुधारों को प्रोत्साहित करने के लिए प्रयत्न है और कार्य निष्पादन के बेहतर और ठप्प स्तरों को प्रोत्साहित करने के लिए प्रशुल्क ढांचे में औचित्यपूर्ण प्रावधानों का समर्थन करने के लिए प्रवृत्त रहेगा। यदि मुरगांव पतन न्यास सुनवाई के समय इस संबंध में अपने अध्यक्ष द्वारा दिए गए तर्क पर बल देना चाहता है तो विषय का तर्क देते हुए, इसे पारित किए जाने वाला तरीका, और इसके लागू होने की सीमा बताते हुए उत्तम ढंग से तैयार किए गए प्रस्ताव पर विचार किया जा सकता है।

(iii) सूचित किया गया है कि कोई वेतन संशोधन (किसी पूर्वव्यापी प्रभाव से) विचाराधीन है। कम से कम इसके प्रभाव का कोई भाग जो उचित अनुमान पर आधारित हो, शामिल किया जा सकता है।

(iv) यह सामान्य मत है कि प्रशुल्क के प्रयोजनार्थ "मूल्यह्रास" की गणना "प्रतिस्थापन लागत" के आधार पर की जाएगी। महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण एक सौहार्दपूर्ण परिवर्तन करने के लिए इसके निहितार्थों की जांच कर रहा है। इसी बीच यदि मुरगांव पतन न्यास यदि इसे अपनाना चाहता है तो महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण को कोई आपत्ति नहीं होगी।

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 13th August, 1998

No. MF/MOPT/57/97-TAMP.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves an increase of 11% in the Vessel-Related Charges of the Mormugao Port Trust as in the Schedule appended hereto. These will come into force after 30 days of publication of this Notification.

[ADVT/III/IV/143/98 Extly.]

S. SATHYAM, Chairman

#### SCHEDULE

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### CASE NO. MF/MOPT/57/97-TAMP

#### Mormugao Port Trust (MOPT) Applicant

#### ORDER

(Passed on this 27th day of July, 1998)

The MOPT had given a proposal in December 97 for revision of vessel related charges. This was considered by the Authority in its meeting on 15 April 98. As per decisions taken in this meeting, the proposal was remitted to the MOPT for reformulation along the lines indicated. A copy of the communication addressed to the MOPT, along with its Annexes, is attached as an Appendix to this Order

2. The MOPT did not formulate a revised proposal. Instead, the Chairman of the MOPT sent a letter (No. FA/COST/117/124 dated 27 April 98) in which he had given additional information on different points, clarification on some issues, and 'opinions' on many matters. On the strength of this communication, he has requested this Authority to reappraise the MOPT proposal in the right perspective and accord approval to it.

3. The letter in reference of the Chairman of the MOPT was sent to the Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) and their comments were obtained. The comments of the GMOEA were sent, as per our normal practice, as feedback information to the MOPT. The further comments received from the MOPT were taken on record.

4. As is evident from facts on record, the MOPT has not cared to formulate a revised proposal along the lines indicated by the Authority. The communication received from the Chairman of the MOPT is more in the nature of an emotional outburst against a tariff proposal of a major port being returned without approval. The communication, at many places, is couched in contemptuous language. At one place, it does even tend to question the objectivity/impartiality of the Authority. The Chairman of the MOPT has descended to the level of using indecent language in his comments about the Authority's functioning. The Authority will not like to demean itself by engaging in a mud-slinging exercise. We hope, the Government will take serious note of the indecency and the impropriety committed by the Chairman of the MOPT and deal with him suitably.

5. As has been clearly listed in the comments of the GMOEA, the MOPT has not been firm about its figures or consistent in their presentation. And, as has rightly been stressed by the GMOEA, they have chosen not to revise the proposal. In the circumstance, as observed by the GMOEA, it is possible to conclude that the decision already taken by the TAMP will stand. But, there are a couple of factors which prompt a (partial) reconsideration:

- (i) The MOPT had in their proposal assumed an 8-1/4% annual increase in operating expenditure. In our earlier decision, we found this to be on the higher side, and accordingly, suggested that a 6% increase would be more reasonable with reference to prevailing levels. The MOPT have stuck to their assumption. And, recent trends in inflation can be cited as being supportive of their assumption. That being so, the Authority will like to reconsider this factor.
- (ii) The MOPT had in their proposal assumed a 17% uniform annual increase in capital employed. The Authority found this figure to be unsustainable. It had also observed, "whether continuing investments of this order on social obligations towards general populations and on assets not contributing to revenue immediately can be justified in the context of tariff revision is questionable". The MOPT have not said anything worthwhile with reference to the second observation. As regards the increase in capital expenditure, however, they have admitted that it will be more reasonable to assume an annual increase of 15%. That being so, the Authority will like to reconsider this factor also.

6.1 If it is decided to reckon with an annual increase of 8-1/2% in operating expenditure and of 5% in capital

employed. The overall increase in vessel-related charges may work out to about 11%. The Authority approves an 11% straight increase in the Vessel-Related Charges based on this computation.

6.2 While canvassing their proposal for an increase in the vessel-related charges, the MOPT has laid considerable stress on improvements effected by it in operational efficiency. The argument has been that the said improvements had resulted in substantial benefits to the users and, the Port Trust must get a legitimate share of this benefit. The Authority has always been in favour of encouraging improvements in operational efficiency. Accordingly, while remitting the proposal to the MOPT for reformulation, it observed as follows:

"The MOPT has admittedly effected significant improvements in operational efficiency. The port-users have also acknowledged it. But, they have contested the accuracy of the calculations and the MOPT's claim for a share in the benefits accruing therefrom to the exporters. Citing the example of the MOPT's practice of considering accumulated deficits as deferred revenue expenditure for tariff purpose, they have sought to set-off their old excess expenditure against these benefits. But, the TAMP is committed to encouraging improvements in operational efficiency, and will be inclined to support justifiable provisions in the tariff structure to motivate better and higher levels of performance. If the MOPT wishes to stress the argument advanced in this regard by its Chairman at the time of the hearing, therefore, a well formulated proposal giving the logic of the proposition, the manner in which it can be adopted, and the extent to which it can be applied may be incorporated."

7. In this connection, the Authority had also taken the stand that issues like economics of the iron ore export, margins available to the exporters, landed cost for the buyers, significance of these exports for Goa, etc., would be out of its purview and only issues directly connected with computation of the vessel-related charges would be considered. This stand has been contested by the Chairman of the MOPT who has again harped on issues like savings on international freight charge, reduction in landed cost, etc. The Authority will, however, like to stick to its original stand.

8. Viewed in this perspective, the issue of improvements in operational efficiency will come to be seen only in terms of reduction in turn around time of vessels. As has been observed at the last consideration of the proposal, the MOPT has effected significant improvements in operational efficiency. Port-users have also acknowledged it. But, they have attributed this to the 'decongestion drive' of the Government and not to any meaningful investment by or any innovative practice of the MOPT. Be that as it may, the Authority will still like to give some benefit of this good performance to the MOPT.

9.1 Two points have to be settled in this connection before arriving at any decision:

- (i) The MOPT has asked for a straight increase of tariff based on this improvement in operational efficiency. It has to be carefully considered whether the demand for a 'straight increase' can be conceded with reference to 'efficiency of performance' which does not involve any additional investment. Apart from the cost consideration, the danger inherent in such an arrangement is that it will push up the tariff without any built-in safeguard for maintenance of the efficiency levels in reference. That being so, the better approach may be to provide for an efficiency-linked increase in the tariff.

- (ii) While remitting the case for reformulation, the Authority had suggested that the MOPT might come up with a well formulated proposal giving the logic of the proposition, the manner in which it can be adopted, and to the extent to which it can be applied. As has been pointed by the GMOEA, the MOPT has not done this. All that its Chairman has done is to harp on the huge benefits derived by the users because of improvements in port performance and, on that basis, reiterate their earlier demand for a share in the benefits.

The GMOEA has rightly observed in this context as follows:

"What others benefit by improvements in operations cannot be the basis of increasing tariff. The tariff should have a bearing on the cost. Improvements bring in incremental contribution which, in turn, improves the ROR".

9.2 Strictly speaking, it may not be possible to think in terms of any increase in tariff with reference to benefits accruing to users from improvements in levels of performance. It can be reasonably contended in such situations that the port also benefits by the increased turnover. It has also to be recognised that, in such situations, the port will only be doing what it is in any case expected to do; and, it cannot expect to be rewarded for just doing its duty. Nevertheless, in line with its commitment to encouraging operational efficiency, especially in the backdrop of cessation of any budgetary support from the Government, and bearing in mind the urgent need to motivate better and higher levels of performance, justifiable provisions in the tariff structure towards this end will need to be supported.

9.3 Also, we feel, the GMOEA view point will be more relevant to cases of 'straight increase' of tariff with reference to improvements in operational efficiency.

10. Bearing in mind what has been stated above, we proceed to take the following decisions in the context of the improvements in operational efficiency at the MOPT:

- (i) In line with the Authority's commitment to supporting justifiable provisions in the tariff structure to motivate better and higher levels of

performance, an efficiency-linked increase in the tariff may be allowed.

- (ii) The efficiency may be measured with reference to turnaround time.
- (iii) The increase may be limited to berth hire/anchorage charge. It may be difficult to reckon with the other components of vessel-related charges for purposes of assessing efficiency levels with reference to turnaround time.
- (iv) Along with the provisions for an increase, there may be a provision for 'rebate' for delays.
- (v) The cutoff points will have to be established separately for different types of cargo—liquid bulk, iron ore, and general.

Data are not available to do this for liquid bulk and general cargoes. But, in the case of the MOPT, iron ore constitutes more than 80% of the traffic. That being so, this decision will at first apply to iron ore traffic. If the formulation is found to be feasible, and if the MOPT wishes to extend it to other cargoes, they can furnish data for the other types of cargoes to enable appropriate further prescriptions.

- (vi) With reference to iron ore, the cutoff point will have to be prescribed separately for turnaround time of vessels handling iron ore wholly at berth No. 9 and for turnaround time of vessels handling iron ore partly at berth No. 9 and partly at anchorage for transshipment.

On the basis of the data furnished by the MOPT, this can be done in the former case with reference to the average performance achieved during September 97-March 98; and, in the latter case, with reference to the average performance achieved during April 97-February 98.

On the basis of such computation, the cutoff figures will work out to 4.5 days and 15 days, respectively.

- (vii) The supplementary charge for efficiency can be fixed at 40%. The rebate for inefficiency can be fixed at 20% (half of 40%).

A 40% supplementary charge with reference only to berth hire/anchorage charge is likely to amount to about 19-20% increase in the total vessel-related charges.

- (viii) These rates, as indeed the entire arrangement, can be on an experimental basis to be reviewed on the basis of experience to be gained over a period of 12 months.

- 11.1 The precise description of the prescription of an efficiency-linked increase in the vessel-related charges can be as follows.

- (i) "Supplementary berth hire charger (a) 40% of the normal berth hire charge payable at the



prescribed rates shall be levied, in addition on the vessels handling iron ore at berth No. 9 (MOHP) and which turnaround in 4.5 days or less."

- (ii) "A rebate @ 20% of the normal berth hire charge payable at the prescribed rates shall be granted if the turnaround time of vessels handling iron ore at berth No. 9 (MOHP) exceeds 9 days due to reasons attributable to the port."
- (iii) "Supplementary berth hire/anchorage charge @ 40% of the normal berth hire/anchorage charges payable at the prescribed rates shall be levied, in addition, on the vessels handling iron ore partly at berth No. 9 (MOHP) and partly at anchorage in stream and which turnaround in 15 days or less."
- (iv) "A rebate @ 20 % of the normal berth hire/anchorage charges payable at prescribed rates shall be granted if the turnaround time of vessels handling iron ore partly at berth No. (MOHP) and partly at anchorage in stream exceed 20 days due to reasons attributable to the port."
- (v) "Supplementary berth hire/anchorage charges shall be payable in advance along with the normal berth hire/anchorage on an estimated basis and will be refunded if the vessel does not achieve the stipulated turnaround time. The turnaround time will commence from the time of arrival of the vessel in the port and close at the time of departure on completion of cargo operations."

11.2 A prescription of 40% supplementary charge on berth hire/anchorage will work out to about 19-20% of the total vessel-related charges. This, together with the straight increase of 11% proposed in para (8.1) above will add upto a total of about 30% increase. In the circumstances of this case, a 30% increase, as against the MOPT proposal of a 54.6% increase, can be said to be very reasonable and adequate. And, the fact that a substantial part of it will be efficiency-linked (with a provision for a rebate for inefficiency at that) can be said to be just and fair.

11.3 Incidentally, this will be a good first experiment for the Authority to begin to use the tariff-leverage for effecting improvements in operational efficiency. Based on experience to be gained in this, the arrangement can (hopefully) be extended to other types of cargo at the MOPT and, subsequently, possibly, to the other major ports as well. It is realised that there will be difficulties in determining definitively the reasons for delay. But, it must be possible to evolve an acceptable system. The MOPT and the GMOEA may be requested to use the given formulation as a starting point and develop an operable model. If an agreed model emerges, it can straightway be prescribed for adoption on an experimental basis. In the absence of any agreement, and if the parties are willing to give it a try, the formulation given

by the Authority may be taken up for (experimental) adoption.

12. The proposal for an increase of 87% in the 'water charges', which incidentally has not been objected to by anybody, is approved.

S. SATHYAM, Chairman

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NO.MF/MOPT/57/97-TAMP

Dated, the 16th April, 1998

To

The Chairman,  
Mormugao Port Trust,  
Mormugao  
Goa-403803.

Sub- Vessel-related charges at the Mormugao Port,

Ref. Your Letter No. No FA/MIS/117/1061 dated 5th December, 1997.

Sir,

Please refer to MOPT's proposal for revision of Vessel Related Charges (VRCs). The case was examined with reference to the details given in the proposal and the additional information/arguments furnished by the MOPT and the GMOEA during the hearings. The proposal was considered by the TAMP in its meetings on 15th April, 1998

2 Elaborate arguments have been advanced by both the sides on issues like economics of the iron ore export, margins available to the exporters, landed cost for the buyers, significance of these exports for Goa, etc. But, the TAMP considers such issues to be out of its purview. Accordingly, only the issues directly connected with computation of the vessel-related charges have been considered.

3.1. It is observed that if VRCs are seen in isolation, then, there will be a case for a 59.60% (not just 54.26%) increase in VRCs. (Please see the statement attached as Annex-1 for details.) But, in the proposal, VRCs have not been seen in isolation. The proposal has been formulated on overall calculations. On such overall considerations, unless the discrepancies pointed out are satisfactorily resolved/clarified, there may be no case for a revision of the tariff (Please see the statement attached as Annex-2 for details.)

3.2 The TAMP is generally not in favour of 'cross-subsidisation' arrangements. That being so, it will be willing to consider a vessel-related proposal based only on vessel-related proposal based only on vessel-related data. Only, in that case, the reasonableness of the Cargo-Related Charges will need to be reviewed. Also, the accuracy of allocation of capital costs will require to be scrutinised. The MOPT may like to consider the two options and decide on its choice.

4 The proposal, as it has been presented, is seen to contain a few infirmities/inadequacies. These have been detailed in the statement attached as Annex-3. The MOPT may please take these into account and rework the calculations.

5. It is also seen that the proposal has not reckoned with some factors which can be incorporated. These have been detailed in the statement attached as **Annex-4**. The MOPT may like to take these into account while reworking the calculations.

6. The approach has been to adopt the 'cost plus' model. The TAMP will accept it until a better alternative can be worked out. Ideally, in such an approach, both the 'cost' (i.e., the existing base) and the 'plus' (i.e., the deficit) factors have to be scrutinised. But, as of now, the TAMP does not have the staff-support required for a substantive scrutiny of the 'cost'. That being so, the exercise will be limited to examination of the 'plus'. In other words, the TAMP will reserve its right to examine the 'base' at a later date.

7. With these observations, the TAMP has decided to remit the case to the MOPT for reformulation of the proposal.

8. Accordingly, you are requested to re-examine the proposal the proposal and reformulate it with reference to the observations made.

Yours truly,

D.P. BHATNAGAR, Under secy.

En. As stated

#### Annex-1

##### Scrutiny of Vessel-Related Charges

Position with reference only to vessel-related data of 1996-97

(Rs. in lakhs)

(i) Income from vessel-related charges	2263
(ii) (a) Expenditure on vessel-related activity	2055
(b) Allocation of overheads	837
Total of (ii)	2892
(iii) Deficit	629
(iv) Net block of Capital	4000*
(v) 18 % rate of return on the capital employed **	720
(vi) Additional revenue generation required (iii + V)	1349
(vii) Order of increase over the base	59.60 %

\*Note.—1. Based on the assumption that capital block for vessel-related activities is usually 1/3 of the total.

\*\*Note.—2. The proposal shows the net block as Rs. 12,100 lakhs. GMOEA has cited the audited accounts to show it only as Rs. 10,000 lakhs if a working capital of Rs. 1,142 lakhs is added, the gap will not be much.

#### Annex-2

##### Scrutiny of Vessel-Related Charges Position with reference to over all data of 1996-97

(Rs. in lakhs)

Total	Vessel-Related	Cargo-Related and others
1	2	3
Income	9034	2263
Expenditure	6851	2892
Surplus/Deficit	+2183	-629
Return at 18% on capital*	2178	720
		1458

(\*The proposal shows the net block as Rs. 12 100 lakhs. GMOEA has cited the audited accounts to show it only as Rs. 1,000 lakhs. If a working capital of Rs. 1,42 lakhs is added, the gap will not be much.)

(i) As can be seen, the return on capital in overall terms tallies with the 'surplus' figure.

(ii) (a) The reasons for 'cargo income' being so high will have to be examined with reference to expenditure not being so high.

(b) Incidentally, the reasons for a Rs. 2,812 lakhs 'surplus' against a projection of Rs. 1,500 lakhs 'deficit' will need to be ascertained.

(iii) It will have to be checked whether inadvertently some vessel-related assets have been added to the cargo side.

#### Annex-3

##### Scrutiny of Vessel-Related Charges Infirmities/Inadequacies in the proposal

(i) Benefit of exchange rate fluctuations does not appear to be fully reflected in the income estimate shown. In fact, income shown does not appear even to take fully into account the implications of increase in traffic.

(ii) The assumption of an 8-1/2% annual increase in expenditure may be on the higher side. A 6% increase will appear to be more reasonable with reference to current levels of inflation.

(iii) (a) The assumption of a 16 % (stated at one place also as 17%) uniform annual increase in capital expenditure is not backed up by any increase in income or decrease in expenditure and will, therefore, be difficult to sustain. Significantly, TECSOK have also stated that the impact of these investments will be beyond the short-term horizon considered in this proposal.

- (b) The 16% figure appears to be based on past trends of investments in general cargo berths and social obligations weather continuing investments of this order on social obligations towards general population and on assets not contributing to revenue immediately can be justified in the contest of tariff revision is questionable.
- (iv) Inclusion of 'depreciation' in 'working capital' is not justifiable.
- (v) (a) The method adopted for computing working capital requirement on an ad hoc basis of two months expenditure may not stand scrutiny.
- (b) In this connection, as was argued by the GMOEA, it is relevant to recognise that, in respect of vessel-related charges, ports usually collect all the payments in advance. In the event, the methods adopted in this case for computing working capital requirement is likely to result in double provisioning.
- (c) It may be more appropriate to stock to the conventional method of computing working capital as current assets minus current liabilities.
- (vi) The figures of 'depreciation' given for 1995-96 and 1996-97 need verification. As against an increase of Rs. 55 lakhs under head 'Port & Dock', the overall increase is only of the order Rs. 32 lakhs. Issues likely whether any assets were fully depreciated, whether there was any reallocation of assets, whether any new assets were added to the 'Port & Dock' account need to be clarified.
- (vii) (a) Inclusion of Rs. 1.58 crores per year as deferred revenue expenditure will have to be justified with proper details.
- (b) There is a brief reference to cargo-related revenue expenditure incurred in 1995-96. No details are available of this item. Also, no reason has been given for not booking. It in 1995-96 or, at least in 1996-97 when a surplus was available on the cargo side.
- (c) The expenditure on reference is shown to be Rs. 8.82 crores. If that is so, it will need to be explained why the figure given is of Rs. 1.58 crores and not Rs. 2.94 crores.
- (d) Incidentally, reasons will also be required for attributing cargo related deficits to vessel-related tariffs.
- (viii) The figure of Rs. 26.50 (7.50 +9+10) crores for dredging is shown as an item of 'revenue/expenditure. But, the GMOEA have argued that it is for increasing the draft at verth and cannot, therefore, be included under head. 'revenue'. The correct position will have to be clarified. If it is indeed of a 'Capital' nature, then this item will have to be removed from the 'revenue' expenditure and appropriately dealt with under 'capital'.

## Annex-4

## Scrutiny of Vessel-Related Charges

## Additional factors that can be considered

- (i) Rate of Return has been computed at only 12 % (6+3+3) whereas it can be 18% (12+3+3).
- (ii) The MOPT has admittedly effected significant improvements in operational efficiency. The port-users have also acknowledge it. But they have contested the accuracy of the calculations and the MOPT's claim for a share in the benefits accruing therefrom to the exporters. Citing the example of the MOPT's practice of considering accumulated deficits as deferred revenue expenditure for tariff purposes. They have sought to set-off their old excess expenditure against these benefits. But, the TAMP is committed to encouraging improvements in operational efficiency, and will be inclined to support justifiable provisions in the tariff structure to motivate better and higher levels of performance. If the MOPT wishes to stress the argument advanced in this regard by its Chairman at the time of the hearing, therefore, a well formulated proposal giving the logic of the proposition, the manner in which it can be adopted, and the extent to which it can be applied may be incorporated.
- (iii) A wage revision (with some retrospective effect) is reported to be on the anvil. At least a part of its impact, based on a reasonable projection, can be incorporated.
- (iv) There is a general opinion that for tariff purposes 'depreciation'; shall be worked out on a 'replacement cost' basis. The TAMP is examining the implication of this shift to usher in a harmonious change. In the mean while, if the MOPT wishes to adopt it, the TAMP will have no objection.

